VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 59)
z dnia 12 stycznia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 59)

12 stycznia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– Informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli barier w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Iwona Stępień-Pilipczuk** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad ze współpracownikiem oraz **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Budownictwa wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** oraz **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Proszę państwa, przepraszam za zmiany terminów i zamieszanie, ale myślę, że wyszliśmy naprzeciw oczekiwaniom osób, które prosiły o przyspieszenie tego posiedzenia. W związku z tym, bardzo przepraszam państwa z Najwyższej Izby Kontroli, że musieli być zmobilizowani, ale NIK zawsze jest gotowa. Prawda? To jest wiadome. Za chwilę dotrze do nas pan minister Jerzy Szmit – jest w drodze. Myślę jednak, że bez zbędnej zwłoki możemy rozpocząć nasze bardzo ważne posiedzenie.

Czy państwo posłowie mają jakieś uwagi do zaprezentowanego porządku obrad? Jest on jednopunktowy. Czy mają państwo uwagi? Nie ma uwag. Jeśli nie ma uwag, szanowni państwo, to witam bardzo serdecznie wiceprezesa NIK, pana Wojciecha Kutyłę wraz ze współpracownikami, z wiernym nam panem dyrektorem Emiljanem, który towarzyszy naszej pracy ku obopólnemu pożytkowi.

Proszę państwa, stwierdzam kworum. Wobec powyższego, przypominam, że przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z porządkiem, będzie rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli „Bariery w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych".

Czy do tego punktu porządku dziennego zgłaszają państwo uwagi? Czy ktoś chciałby jeszcze rozszerzyć porządek obrad? Jest taka możliwość. Jeśli nie – nie widzę zgłoszeń – to przystąpimy niezwłocznie do realizacji porządku. Oczywiście, po wystąpieniach pana prezesa i ewentualnie jego współpracowników, będzie czas na dyskusję. Wobec powyższego, jeśli panowie z prezydium nie mają nic przeciwko, to w pierwszej kolejności oddaję głos panu prezesowi. Bardzo proszę.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowne panie, szanowni panowie, bardzo dziękuję za możliwość prezentacji na tym szacownym forum naszej informacji, która – jak wskazuje tytuł – mówi o barierach w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Dla precyzyjnego przekazu, przygotowaliśmy prezentację. Przechodzę więc do informowania o tym, jakie bariery występują i co nam przeszkadza w sprawnej realizacji drogowych inwestycji.

Otóż, pomimo znacznego napływu środków unijnych, w ostatnich latach budowa dróg krajowych nie zawsze przebiegała planowo. To jest pewien truizm, wszyscy o tym wiemy. Liczne opóźnienia w pracach oraz przekraczanie zakładanych kosztów wdraża-

nych inwestycji miały wpływ na tempo modernizacji polskiej infrastruktury drogowej, która ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju oraz konkurencyjności polskiej gospodarki, a tym samym wzrostu zatrudnienia i poziomu życia społeczeństwa.

Przy realizacji inwestycji drogowych, ujętych w Programach Budowy Dróg Krajowych PBDK – będę używać dalej takiego skrótu – na lata 2008-2012 oraz 2011-2015, występowały liczne przerwy w kontynuacji wszczętych robót budowlanych uniemożliwiające terminowe zakończenie poszczególnych zadań. Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła przy tym, że poza nieprawidłowościami w zarządzaniu procesem inwestycyjnym występowały inne czynniki zależne lub niezależne od inwestora, utrudniające terminową i oszczędną budowę dróg krajowych. Czynniki te zostały określone jako bariery, w tym finansowe – uniemożliwiające właściwe finansowanie inwestycji – prawne i administracyjne, związane z częstymi zmianami przepisów oraz występowaniem niezgodności i luk w prawie, a także organizacyjne, polegające na niewłaściwym przygotowaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do realizacji zadań. Dodatkowo bariery te podzielone zostały na wewnętrzne – to jest, w pełni zależne od działań GDDKiA – oraz zewnętrzne, na które Generalna Dyrekcja nie miała bezpośredniego wpływu lub ten wpływ był znacznie ograniczony.

Wyniki kontroli wykazały, że działania podejmowane przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad w zakresie identyfikacji i eliminacji barier wewnętrznych w pełni zależnych od niego, nie były skuteczne. Ponadto, nie wykazał się on wystarczającą starannością przy podejmowaniu działań w celu identyfikacji i eliminacji barier zewnętrznych i podjęciu inicjatywy przedstawienia propozycji zmian w tych obszarach.

Do barier wewnętrznych utrudniających terminową i oszczędną realizację zadań inwestycyjnych należy zaliczyć bariery organizacyjne i kadrowe. Funkcjonujący model strukturalny oddziałów, w tym wydziałów odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację zadań inwestycyjnych, nie zapewnił realizacji zadań na wysokim poziomie. Wewnętrzny obieg informacji i dokumentów nie pozwalał na sprawną realizację zadań, a procedury wewnętrzne nie regulowały szczegółowo całego procesu inwestycyjnego – ponadto nie zawsze były stosowane. Dodatkowo, Generalna Dyrekcja nie posiadała spójnego systemu gromadzenia danych na temat przebiegu realizacji inwestycji, co uniemożliwiało bieżący monitoring rozliczeń za roboty budowlane i mogło przyczynić się do występowania przypadków podwójnych wypłat wynagrodzeń za wykonane prace. Sytuacja taka wystąpiła, między innymi, w przypadku: autostrady A1 na odcinku Toruń-Stryków; autostrady A2 na odcinku Stryków-Konotopa; autostrady A4 na odcinku Tarnów-Rzeszów oraz drogi ekspresowej S69 na odcinku Bielsko-Biała-Żywiec. Dopiero w 2014 r., to jest pod koniec realizacji drugiego z programów budowy dróg – na lata 2011-2015 – dokonano zmiany struktury wydziałów Generalnej Dyrekcji, której skutkiem miało być usprawnienie procesu realizacji inwestycji drogowych.

NIK zwraca uwagę również na braki kadrowe występujące w GDDKiA, głównie pośród specjalistów. W ponad połowie oddziałów nie było zatrudnionych osób na stanowiskach geologów. Stwierdzono też dużą fluktuację pracowników na stanowisku koordynatora projektu.

Poza barierami wewnętrznymi, na terminową i oszczędną realizację zadań drogowych miały również wpływ przeszkody o charakterze prawnym i administracyjnym, wynikające przede wszystkim z częstych zmian przepisów, głównie w zakresie ochrony przyrody, brak ciągłości w kolejno uchwalanych rządowych programach przyjętych koncepcji budowy dróg krajowych i autostrad oraz długotrwałe procedury administracyjne, związane z wydawaniem decyzji niezbędnych do rozpoczęcia budowy infrastruktury drogowej. Bariery o charakterze organizacyjnym i kadrowym prowadziły często do podejmowania nierzetelnych działań skutkujących, między innymi, błędami w przygotowywanych przez GDDKiA wnioskach o wydanie decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji, błędami lub brakami w dokumentacji projektowej, ujawnianymi na etapie realizacji inwestycji, niedostatecznym rozpoznaniem terenu budowy pod względem archeologicznym i geologicznym, brakiem uzyskania stosownych uzgodnień z dysponentami infrastruktury technicznej i niedostatecznym nadzorem nad przebiegiem prac budowlano-montażowych.

Brak eliminacji powyższych barier wewnętrznych skutkował, między innymi, wydłużeniem procesu uzyskiwania niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji decyzji administracyjnych, wstrzymywaniem rozpoczętych prac budowlanych i wydłużaniem czasu realizacji inwestycji, a także występowaniem wad technicznych zrealizowanych inwestycji drogowych. Brak stabilności i przejrzystości przepisów prawnych skutkował z kolei wzrostem wartości realizowanych już inwestycji, wydłużeniem procesu przygotowywania inwestycji drogowych na skutek konieczności przeprowadzenia przez Generalną Dyrekcję dodatkowych konsultacji społecznych na temat przebiegu dróg krajowych, przedłużeniem postępowań administracyjnych, a także wstrzymaniem prac budowlanych w związku z koniecznością zmiany zatwierdzonych projektów budowlanych. Z kolei, brak rzetelnych założeń przy planowaniu inwestycji oraz brak ciągłości koncepcji w uchwalanych programach budowy dróg powodował odstąpienie lub wieloletnie przerwy w przygotowywaniu lub realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych.

Konsekwencją braku ciągłości następujących po sobie wieloletnich programów inwestycyjnych było, między innymi, nieuwzględnienie w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, 62 rozpoczętych i niezakończonych inwestycji, ujętych we wcześniejszym PBDK na lata 2008-2011. Na inwestycje te wydatkowano 339 mln zł. W kwocie tej prawie 13 mln zł stanowiły koszty przygotowania zadań inwestycyjnych, które, w związku ze zmianą przebiegu tras dróg krajowych, nie będą już realizowane. Ponadto, zmiany koncepcji przebiegu tras w kolejnych programach pociągały za sobą konieczność modyfikacji treści wniosków o wydanie decyzji, niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji w trakcie trwania postępowań administracyjnych. Prowadziło to w konsekwencji do wydłużenia procesu przygotowywania inwestycji drogowych. Podkreślenia wymaga fakt, że wprawdzie Generalna Dyrekcja nie miała bezpośredniego wpływu na eliminację barier zewnętrznych, mogła jednak przedstawiać swoje stanowisko oraz stosowne analizy, z których jasno wynikałoby, jakie straty finansowe poniesie Skarb Państwa w razie podjęcia decyzji o wykreśleniu z projektu PBDK rozpoczętych już inwestycji. Dopiero po kontroli przeprowadzonej w Centrali GDDKiA i podliczeniu takich strat w stosunku do projektowanego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 Generalna Dyrekcja przekazała stosowną analizę Ministerstwu, a ostateczna wersja PBDK została rozszerzona o wcześniej nieujęte zadania inwestycyjne.

Podsumowując, bariery utrudniające proces budowy dróg krajowych spowodowane były przede wszystkim niestabilnością Programu Budowy Dróg Krajowych i niedostosowaniem organizacyjnym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do powierzonych jej zadań, w tym niedostatecznym nadzorem ze strony generalnego dyrektora nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych. Bezpośrednim skutkiem tych barier były przerwy w realizacji inwestycji, utrata środków finansowych, błędy we wnioskach o uzyskanie decyzji niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji, a także błędy w dokumentacji projektowej. Należy zwrócić uwagę na to, że negatywny wpływ na terminowość realizacji inwestycji oraz wzrost kosztów miała częsta zmiana przepisów prawa, zwłaszcza po rozpoczęciu przygotowań do realizacji inwestycji.

Wobec powyższego, w związku z wynikami kontroli, sformułowano dwa wnioski. Pierwszy, do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o zapewnienie stabilności Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie zaplanowanych do realizacji inwestycji, w celu wyeliminowania przypadków odstąpienia lub przerw w realizacji zadań inwestycyjnych na skutek zmian wprowadzanych w obowiązujących PBDK lub uchwalania nowych programów niezapewniających ciągłości dla już realizowanych lub przygotowywanych inwestycji. Drugi, do Dyrektora Generalnego Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o stworzenie systemu umożliwiającego bieżący monitoring problemów występujących przy realizacji inwestycji, zapewnienie przygotowania GDDKiA pod względem instytucjonalnym i kadrowym do profesjonalnej realizacji inwestycji drogowych i podejmowanie skutecznych działań zmierzających do identyfikacji barier zewnętrznych w celu zminimalizowania ich negatywnych skutków w odniesieniu do terminowej i oszczędnej budowy dróg.

To zasadnicze ustalenia i wnioski z naszych kontroli. Bardzo dziękuję państwu za uwagę. Jestem wraz ze swoimi współpracownikami do państwa dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za przedstawienie Informacji. I w tym momencie, szanowni państwo posłowie, proszę o ewentualne zgłaszanie się do dyskusji, bo właśnie w tej chwili mamy na to czas. Czy ktoś z państwa tu obecnych chciałby zabrać głos? Najpierw, z państwa posłów. Bardzo proszę, pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie prezesie, Wysoka Komisjo, najpierw pytanie wstępne. Jaki okres uwzględniała kontrola? Pytam w kontekście części wniosków, jakie zostały sformułowane przez pana prezesa w prezentacji. Kiedy uzyskam odpowiedź na to pytanie, będzie mi łatwiej skonkretyzować następne…

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Tak, zapomniałem powiedzieć. Przepraszam najmocniej. To były lata 2010-2014, pierwsza połowa.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Czy mogę kontynuować? Czy mógłby pan prezes wskazać, jakie zmiany w przepisach ustawowych dotyczących budowy dróg krajowych w tym czasie były przez państwa analizowane? Byłbym wdzięczny za podanie wykazu tych projektów ustaw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że to na razie tyle. Oczywiście, możemy przyjąć takie procedowanie, że od razu po pytaniu będzie odpowiedź, chyba że jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby w tej chwili o coś dopytać. Od razu pozwolimy państwu odpowiedzieć. Proszę uprzejmie. Oddaję głos pracownikom Najwyższej Izby Kontroli, panie prezesie.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Adam Bandosz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jeżeli chodzi o kwestie dotyczące…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam uwagę. Proszę się przedstawić, bo to jest potrzebne do protokołu.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Adam Bandosz, Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK. Otóż, odnośnie do pytania pana ministra dotyczącego przepisów, których zmiana nastąpiła w okresie objętym kontrolą, są one przedstawione, między innymi, na str. 17 Informacji. Te zmiany dotyczyły przede wszystkim przepisów ustaw z zakresu ochrony środowiska, na przykład, ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. Te dane są przedstawione, między innymi, na str. 17 i 18 Informacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rzeczywiście, mamy tę informację. Zgłasza się pan jeszcze? Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Tak. Jeżeli mógłbym, to chciałbym zapytać, kiedy nastąpiła zmiana systemu z dwustopniowych decyzji – lokalizacyjnej, a następnie pozwolenia na budowę – na jednostopniowy ZRID, czyli zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Czy było uwzględniane we wnioskach, że jednak nastąpiło jakieś skrócenie tych procedur, czy nie? Pytam, bo jeden z wniosków, który państwo zawarli w Informacji był taki, że nie nastąpiło skrócenie i uproszczenie tych procedur. To bardzo mocno postawiony wniosek.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Jeżeli chodzi o odpowiedź na pierwsze pytanie, od kiedy – od 15 listopada 2008 r. To jest okres wprowadzenia tej zmiany dotyczącej ZRID-u. Natomiast, proszę zwrócić uwagę na to, że okres objęty kontrolą obejmuje lata 2010-2014, pierwsze półrocze, i wszystkie badania kontrolne obejmują ten proces. Nie obejmują procesu wcześniejszego, czyli przed zmianą, a więc lat 2007, 2006 i wcześniejszych. W związku z tym, analiza nie obej-

muje poprzedniego okresu i poprzednich obowiązujących norm prawnych. Nie analizowaliśmy skrócenia tych terminów. Pokazujemy tylko jedną rzecz, że po wprowadzeniu zmian i po wprowadzeniu pewnych zmian, również instytucjonalnych w Generalnej Dyrekcji, nie nastąpiła znaczna poprawa w zakresie terminowości realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze następne uwagi? Proszę uprzejmie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Czy to znaczy, że nie nastąpiło skrócenie okresu przygotowawczego w stosunku do okresu, gdy był dwustopniowy model decyzyjny, czyli, najpierw decyzja lokalizacyjna, a potem pozwolenie na budowę, w stosunku do tego okresu późniejszego, który był przez państwa badany, gdy już była tylko pojedyncza decyzja? Przecież wcześniej były rozpoczęte procesy i niektóre decyzje w tym systemie dwustopniowym także były wydawane wskutek odwołań w okresie późniejszym.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Powtórzę to, co powiedziałem. Takich analiz, o których pan minister tu wspomina, czyli porównania stanu prawnego sprzed zmiany – czyli, sprzed listopada 2008 r. – z tym po tym okresie, nie były robione. Niemniej jednak, zwracam uwagę na kwestię następującą. Otóż, rzeczywiście zmiana dotycząca modelu jednostopniowego, czyli wprowadzenia decyzji realizacji inwestycji celu publicznego, która zastępuje decyzję podziałową wywłaszczeniową, ułatwiła procedowanie. Niemniej jednak – jak wskazują wyniki kontroli – Generalna Dyrekcja dysponując takim dość silnym instrumentem prawnym stosowała go w sposób nienależyty. Występowały również takie przypadki, że podpisywano umowy jeszcze przed uzyskaniem stosownych decyzji ZRID-owskich, czyli w sytuacji, kiedy Generalna Dyrekcja nie dysponowała tytułem prawnym do nieruchomości, co zostało wykazane. Wskazujemy więc, patrząc choćby przez pryzmat tych błędów, że sam proces realizacji, związany również z przekazaniem terenów, był wadliwy. Natomiast – jeszcze raz podkreślę – analizy porównawcze – trudno mi się wypowiedzieć, czy pomiędzy skróceniem, czy nie, bo takich danych nie posiadam – pomiędzy tym, co się działo przed 15 listopada 2008 r. lub później, nie były robione. Należy też zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, że tak naprawdę największy boom inwestycyjny to lata 2009-2010. Wcześniej nie było dostępnych tak znacznych środków i nie były realizowane inwestycje w takiej skali. W związku z tym, porównanie wprost jednego okresu z drugim – w mojej ocenie – nie byłoby uprawnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Zasada, proszę bardzo.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pytanie do Najwyższej Izby Kontroli. Jednym z waszych wniosków zawartych w raporcie jest informacja o tym, że brak systemu informatycznego pozwalającego na gromadzenie i przetwarzanie danych na temat przebiegu realizacji inwestycji mógł mieć wpływ na dokonywanie zapłaty na rzecz wykonawców i podwykonawców. Podajecie także w waszym raporcie przykłady podwójnych wypłat na rzecz wykonawców i podwykonawców. Pytanie moje brzmi – czy badaliście także, czy brak tego systemu miał wpływ, czy, jaki mógł mieć wpływ na brak wypłaty dla podwykonawców i jakiej kwoty dotyczyły te braki wypłat. To jest pierwsze pytanie.

I drugie pytanie, techniczne. Jest ono związane z przykładem uwidocznionym na zdjęciu nr 2, dotyczącym zjazdu na parking z zakazem wjazdu pojazdów przewożących towary niebezpieczne, pomimo tego, że w specyfikacji przetargowej wykonawca zaakceptował to, że ten parking będzie mieć takie przeznaczenie. Pytam więc, czy w związku z tym, pomniejszona została kwota wynagrodzenia dla tego wykonawcy. Czy miało to jakikol-

wiek wpływ na wypłatę wynagrodzenia i czy postawienie tego znaku powodowane było tym, że ten parking nie spełniał wymagań zawartych w specyfikacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę uprzejmie.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:
Panie przewodniczący, odpowiadając na pierwsze pytanie dotyczące systemu informatycznego, na początek muszę powiedzieć, że właśnie w tej chwili prowadzimy w Generalnej Dyrekcji kontrolę tego zakresu, to znaczy, dotyczącego zabezpieczenia interesu Skarbu Państwa w podpisywanych umowach na realizację inwestycji infrastrukturalnych. To jest kontrola poświęcona wyłącznie temu, co stało się w trakcie realizacji inwestycji, czyli występowaniu przypadków niezapłacenia pieniędzy przez generalnych wykonawców podwykonawcom za zrealizowane zadania. Pełny raport zostanie państwu przedstawiony. Myślę, że to będzie trzeci kwartał tego roku. Musimy przejść całą procedurę odwoławczą, myślę więc, że to będzie taki termin. Jest to kontrola dedykowana wyłącznie temu, będzie więc pełna jasność. Postaramy się odpowiedzieć na pytanie, co było przyczyną takiej skali – mówiąc w cudzysłowie – nieprawidłowości z tym związanych.

Natomiast, jeśli chodzi o sam system informatyczny, to rzeczywiście problem polega na tym, że Centrali Generalnej Dyrekcji, nie mającej wiedzy dotyczącej tego, co dzieje się w poszczególnych kontraktach, trudno było reagować w sposób pilny na zachodzące sytuacje. Konsekwencją tego był brak wiedzy w konkretnym terminie o tym, czy w danym projekcie występują takie przypadki roszczeń, czy nie. Generalna Dyrekcja odpowiada oczywiście w trybie art. 647^1 Kodeksu cywilnego solidarnie z wykonawcą generalnym za niezaspokojone roszczenia podwykonawców realizujących prace budowlane. W tym zakresie stwierdziliśmy, niestety, że takie przypadki miały miejsce. To znaczy, dochodziło do podwójnej płatności w rozumieniu takim, że Generalna Dyrekcja zapłaciła wykonawcy generalnemu za część wykonanych prac, natomiast w późniejszym okresie zgłaszają się do Generalnej Dyrekcji podmioty, które zgłaszają roszczenia z tytułu niezapłacenia pieniędzy przez generalnego wykonawcę. Między innymi, to brak tej wiedzy skutkował takimi przypadkami. Oczywiście, trzeba powiedzieć, że Generalna Dyrekcja, mogąc jeszcze dokonywać potrąceń, na przykład z przyszłych faktur, potrącała stosowne kwoty, które w pewnej ocenie były niejako odzyskiwane. To znaczy, płatność na rzecz wykonawcy była pomniejszana o wypłacone pieniądze. Niemniej jednak, takie przypadki stwierdziliśmy i zarzut dotyczący braku tej wiedzy w systemie informatycznym jak najbardziej jest. Nie wiem, czy to jest wystarczające.

Jeśli zaś chodzi o zdjęcie nr 2 i tę inwestycję, to ona, niestety, jeszcze na etapie zakończenia czynności kontrolnych nie była do końca rozliczona. W związku z tym, nie mamy wiedzy, czy Generalna Dyrekcja w tym zakresie, na przykład, nałożyła jakieś kary umowne na wykonawcę, czy pomniejszyła jego wynagrodzenie. Tej wiedzy, niestety, nie mamy, ponieważ nie było jeszcze zakończone rozliczenie na dzień zakończenia czynności kontrolnych w Generalnej Dyrekcji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czy są jeszcze inne pytania z sali? Tak, proszę uprzejmie.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Iwona Stępień-Pilipczuk:
Dzień dobry państwu. Iwona Stępień-Pilipczuk, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Ponieważ państwo pytają o zobowiązania Generalnej Dyrekcji, to może uszczegółowiłabym kilka rzeczy, odnośnie do których padały pytania.

Padł zarzut podwójnych płatności w przypadku kontraktów realizowanych przez Generalną Dyrekcję. Rzeczywiście, takie przypadki były, ale dlatego, że jako solidarnie zobowiązani do płatności, musieliśmy tej płatności dokonać, mimo że zapłaciliśmy już wykonawcy. Jednak każdorazowo dochodziliśmy tego – albo wyegzekwowaliśmy to z bieżących płatności, albo z zabezpieczenia należytego wykonania, albo skierowaliśmy sprawę do sądu i do dzisiaj te sprawy sądowe nie są rozpatrzone, w związku z czym tych środków nie odzyskaliśmy. Nie oznacza to jednak, że nic w tej sprawie nie zrobiliśmy.

Występowaliśmy do sądów i te sprawy cały czas się toczą. To, jeśli chodzi o podwójne płatności.

Jeśli chodzi o system informatyczny, proszę państwa, to płatności z tytułu realizacji inwestycji dokonywane są przez oddziały. To oddział realizuje płatności dla wykonawcy. To oddział, jeśli występują roszczenia podwykonawców, dokonuje płatności na rzecz podwykonawców. W związku z tym, system informatyczny w Centrali niczego w tej sprawie nie zmienia, i niczego by nie zmienił. To znaczy, ja zgadzam się z tym, że można doskonalić systemy informatyczne i proces zdobywania informacji w pewnym sensie by to usprawnił, natomiast, proszę pamiętać o tym, że w większości przypadków te płatności, które były realizowane zdecydowanie później, wynikały z tego, że podwykonawcy nie byli zgłaszani. Generalna Dyrekcja nie miała żadnej informacji o tym, że tacy podwykonawcy na tych kontraktach są zatrudnieni. W związku z tym, nawet gdybyśmy mieli najlepiej funkcjonujący system informatyczny, nie bylibyśmy w stanie wychwycić braku płatności dla podwykonawców, o których nie wiedzieliśmy. Stąd wynikają te elementy.

Chciałabym jeszcze odnieść się do pytań, które zadawał pan minister Grabarczyk. Proszę pamiętać o tym, że w okresie kontroli, to znaczy od 2010 r., realizowaliśmy inwestycje, których proces przygotowania do realizacji rozpoczął się w roku 2004, czy w roku 2005, kiedy działaliśmy jeszcze na podstawie przepisów starej ustawy. Proszę pamiętać o tym, że realizowaliśmy w tym okresie inwestycje, które nie były przygotowane pod względem środowiskowym zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, ponieważ wtedy były inne przepisy. Z tego wynikają te opóźnienia. Oczywiście, nie mówię, że to tylko z tego powodu, ale między innymi.

I chciałabym zwrócić państwa uwagę na jeszcze jedną rzecz. Niezależnie od tego, zarówno w okresie objętym kontrolą, jak i dzisiaj, mamy ten sam problem. Nie ma przepisów prawnych, które by nam pozwoliły na przygotowanie się do realizacji inwestycji, to znaczy, na wykonanie pełnych badań geologicznych i pełnych badań archeologicznych, dopóki nie mamy decyzji ZRID, ponieważ właściciel nieruchomości ma prawo odmówić wpuszczenia naszych wykonawców w celu wykonania badań. Dlatego w trakcie realizacji inwestycji pojawiają się stanowiska archeologiczne i informacje o tym, że warunki geologiczne są odmienne od tego, co zbadaliśmy. A my, na przykład, zrobiliśmy badania co kilometr, bo właściciele środkowych nieruchomości nas nie wpuścili, i interpolowaliśmy wyniki, a na odcinku tego kilometra mogły zdarzyć się inne warunki. To są elementy, których nie da się przewidzieć i one będą występować każdorazowo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan chciałby odpowiedzieć? Proszę bardzo.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Jeśli można, panie przewodniczący. Zgadzam się z tym, co mówi pani dyrektor generalna. To znaczy, ja bym nie chciał wejść w polemikę dotyczącą zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa. To jest przedmiotem innej kontroli, która obecnie nie jest zakończona. Nie mamy zapewnionej pełnej kontradyktoryjności. Jednostka kontrolowana nie wie, jakie stawiamy zarzuty na dzień dzisiejszy. W związku z tym, chciałbym, żeby rozmowa w tym zakresie mogła odbyć się wtedy, kiedy ten raport będzie gotowy. Zatem, w tym zakresie nie będę się odnosić do tych kwestii, które zostały podniesione. Niemniej jednak, odnośnie do systemu i procedur, czy oddziały to robią, trzeba zauważyć, że procedury wewnętrzne określa Centrala Generalnej Dyrekcji. To ona narzuca, co będą robić, na jakich zasadach i za co będą odpowiedzialne oddziały, które są w strukturze organizacyjnej, czy one będą rozpatrywać roszczenia i czy będą wypłacać.

Jeżeli chodzi o problem nadzoru, jaki powinien być pełniony przez kierownika danej jednostki, to zasadne wydaje się, że jednym z narzędzi nadzorczych w celu posiadania wiedzy o tym, w jakim zakresie oddziały wykonują stosowne polecenia, byłby ten system, o którym wspominaliśmy. Myślę, że również jest to odpowiedź odnośnie do problemów związanych z przepisami prawa, o czym mówiła pani dyrektor. Proszę zwrócić uwagę na to, że ta Informacja pokazuje zarówno bariery zewnętrzne, jak i wewnętrzne. Staraliśmy się napisać tę Informację na tyle obiektywnie, żeby pokazać, że to nie jest sytuacja taka, że tylko Generalna Dyrekcja jest niewydolna – przepraszam za to sformułowanie –

przy realizacji, ale są również aspekty – i to wskazujemy wprost w Informacji – na które nie miała wpływu lub jej wpływ był bardzo ograniczony. Między innymi, to, o czym pani dyrektor tu wspomniała i zostało to ujęte w Informacji.

A wracając do pierwszej rozmowy i pytań pana ministra Grabarczyka, to zwracam uwagę na to, że również pani dyrektor wskazała odnośnie do decyzji ZRID, że badania geologiczne czy archeologiczne nie mogą być przeprowadzone przed uzyskaniem tej decyzji, co de facto może wskazywać, że ta zmiana po 2008 r. i danie stosownego narzędzia nadal jest niewystarczające. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, jeszcze pan przewodniczący Zasada.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Pytanie do pani dyrektor generalnej. Rozumiem, że pani zdaniem brak tego systemu informatycznego nie mógł mieć wpływu na zaległości w stosunku do podwykonawców zrealizowanych prac. Czy dobrze zrozumiałem?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Iwona Stępień-Pilipczuk:

Moja wypowiedź dotyczyła tego, że system informatyczny nie pomógłby w identyfikacji, w odpowiednim czasie reakcji, dlatego, że jeśli nie są zgłoszeni podwykonawcy, to my nie jesteśmy w stanie czegoś kontrolować. Proszę państwa, brak płatności dla wykonawców pojawił się praktycznie w okresie nasilonych prac drogowych, przed przygotowaniami do EURO2012. Wtedy wystąpiło to w tej skali. My nigdy wcześniej nie mieliśmy takich problemów. W związku z tym, nie były również wprowadzane systemy zapobiegania, bo trudno wprowadzić system zapobiegania czemuś, czego do tej pory nigdy nie było. Zatem, rzeczywiście tego typu problemy się pojawiały. Zresztą, te problemy mamy do dzisiaj. Do dzisiaj podwykonawcy pojawiają się na kontraktach, aczkolwiek my już bardzo szczegółowo doprecyzowaliśmy zapisy, i nie mają zatwierdzonej przez nas umowy. Proszę też pamiętać, że nasz system ewidencji płatności będzie dotyczyć tylko płatności realizowanych pomiędzy Generalną Dyrekcją a wykonawcą, bo my jesteśmy płatnikiem i przelewamy wynagrodzenia bezpośrednio na konto wykonawcy, a to wykonawca ma zapłacić swoim podwykonawcom. Żaden nasz system informatyczny nie jest w stanie śledzić płatności dla podwykonawców, bo to nie idzie z naszego konta.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Zastępca dyrektora Departamentu Realizacji Inwestycji GDDKiA Joanna Grudek:

Joanna Grudek, Generalna Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeszcze gwoli uzupełnienia wypowiedzi pani dyrektor. Musimy odpowiedzieć również na pytanie – nawet, jeżeliby taki system był i mielibyśmy odnotowaną płatność, podwykonawca by się zgłosił, a my mielibyśmy informację, że już raz wykonawcy zapłaciliśmy – czy mamy prawo podwykonawcy nie zapłacić. Przecież mamy art. 647, który mówi, masz zapłacić Generalna Dyrekcjo, i masz później to odzyskać, zabezpieczyć interesy. Czy tak? Zatem, nawet, gdyby taki system był – który, na dobrą sprawę, nie zda egzaminu – to my i tak musimy płacić, tylko naszym obowiązkiem jest później te pieniądze odzyskać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam, bo kolej na pana, ale zgłaszają się jeszcze inni. Na pewno oddam panu głos. A teraz pani poseł Maria Zuba. Proszę uprzejmie.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak zatem, w kontekście ostatniej wypowiedzi pani z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wytłumaczyć sytuację, która przez lata miała miejsce w województwie świętokrzyskim, w związku ze Świętokrzyskimi Kopalniami Surowców Mineralnych. My, posłowie, czyniliśmy starania, aby uratować te kopalnie i aby wypłacone im było 60 mln zł za surowiec, który dostarczyli, a za który nie zapłacił im wykonawca. Wszystko mieli udokumentowane. Kilkakrotnie były organizowane nadzwyczajne posiedzenia Komisji Infrastruktury poświęcone sytuacji w tym zakładzie, żeby go uratować. Jednak cały czas słyszeliśmy,

że nie mają państwo prawa zapłacić, bo to jest obowiązek wykonawcy. Po drodze zdarzyło się, że właściciel Dolnośląskich Surowców Skalnych odszedł z tego świata. Tak naprawdę, wszystkie perturbacje spadły na barki tego zakładu i nie było reakcji, nie było wyciągniętej ręki. Tu słyszę, że były podwójne płatności. Czyli, były jedne zakłady i inne zakłady, to znaczy, podwykonawcy byli różnie traktowani. Jest to dla mnie niezrozumiałe. Czy mogliby państwo zinterpretować przypadek tego zakładu, bo na pewno jest on państwu znany? Co było powodem innego traktowania i niewypłacania Świętokrzyskim Kopalniom Surowców Mineralnych środków, które w pewnym momencie były nawet uznane. Oni dostarczyli surowca na większą kwotę, ale uznano im tylko 60 mln zł. To było 60 mln zł zbawiennych dla tego zakładu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Iwona Stępień-Pilipczuk:

Pani poseł, czy mogę dopytać, kiedy te płatności nie wystąpiły. W jakim to było okresie?

Poseł Maria Zuba (PiS):

W tej chwili trudno mi powiedzieć konkretnie, ale to są lata 2011-2013. Przepraszam za ten szeroki przedział, ale…

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Iwona Stępień-Pilipczuk:

Spodziewałam się takiej odpowiedzi. Dziękuję bardzo. Proszę państwa…

Poseł Maria Zuba (PiS):

…ale nasze prośby i działania podejmowane były do końca 2015 r. Próbowaliśmy rozmawiać i z Ministerstwem i z Generalną Dyrekcją, na wszystkich forach. I tu, w Sejmie, też podejmowaliśmy działania w tym zakresie, żeby ratować ten zakład.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Iwona Stępień-Pilipczuk:

Nie umiem pani odpowiedzieć konkretnie, jeśli chodzi o ten zakład, natomiast, mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że art. 647^1 Kodeksu cywilnego jakby nakłada na nas zobowiązanie, ale jednocześnie uprawnia nas do dokonania płatności tylko na rzecz podwykonawców robót budowlanych. Dostawca materiału nie jest podwykonawcą robót budowlanych, a w związku z tym, nie ma obowiązku zgłaszania takiego podwykonawcy czy dostawcy. Wykonawca nie ma obowiązku zgłaszania, uzgadniania z nami umowy, a w związku z tym, my również nie mamy nie tylko zobowiązania, ale uprawnienia. Takie uprawnienia nabyliśmy dopiero w momencie, kiedy została wydana specustawa na rzecz uregulowania tych zaległych płatności, po tym okresie rzeczywiście ciężkiej sytuacji dla podwykonawców, kiedy te płatności mogliśmy realizować. Ta specustawa pozwoliła na uregulowanie płatności wobec dostawców i usługodawców z takim zastrzeżeniem, że wszystko musiało być udokumentowane. Trzeba było wykazać ścisły związek z konkretną budową, i tylko w pierwszej linii, to znaczy, dostawca dostawcy, bo też był taki łańcuszek… Ja nie wiem, czy w tym przypadku tak było. Pracuję w Generalnej Dyrekcji od ubiegłego roku, w związku z tym nie jestem w stanie odnieść się do szczegółów spraw, które były załatwione.

Użyła pani jeszcze określenia „podwójnych płatności". Proszę pamiętać o tym, że te „podwójne płatności" nie były wobec tego samego podwykonawcy, tak jak pani powiedziała, że jeden podwykonawca dostał zapłatę dwa razy, a inny nie dostał wcale. Te podwójne płatności dotyczyły tego, że my, realizując swoje zobowiązania zgodnie z umową, płaciliśmy wykonawcy, a potem, gdy podwykonawcy występowali z roszczeniem o nieuregulowane płatności, płaciliśmy jeszcze raz i wtedy potrącaliśmy z płatności wykonawcy lub z zabezpieczenia albo występowaliśmy na drogę sądową. Nigdy nie zapłaciliśmy temu samemu wykonawcy dwa razy za te same roboty.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Oczywiście, zachęcam do zadawania pytań w tym zakresie. Przypomnę tylko, że raport NIK-u dotyczy skontrolowanych ośmiu oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie mamy więc tutaj pełnej informacji na ten temat. Zapowiedzi, że dowiemy się więcej w przyszłości, są bardzo interesujące, bo rzeczywiście

w minionej kadencji był wielki problem z podwykonawcami. Pamiętam, że oni przychodzili na posiedzenia Komisji Infrastruktury i mieli ogromne pretensje o to, co działo się przy budowie autostrad. Jednak, jak słyszę, taki raport jest dopiero w opracowaniu, więc będziemy na niego czekać, bo słyszeliśmy drastyczne opowieści na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, i wiemy przecież, że były wśród podwykonawców samobójstwa i śmiertelne wypadki. Ludzie tracili majątki. Oczywiście, to jest domena odpowiednich służb państwowych, żeby te rzeczy wyjaśniać. Sam składałem wniosek do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego odnośnie do jednej sytuacji w województwie podkarpackim, ale pomimo tego, sprawca – dość dobrze znany oszust – nie został zatrzymany i nie zostały przeciwko niemu podjęte żadne działania, choć mogłem wskazać w Internecie, gdzie przebywa. Jednak ABW uznało, że go nie ma. To tylko przykład, aczkolwiek bardzo drastyczny. A teraz, pytam państwa, czy są jeszcze pytania. Wobec tego… Proszę uprzejmie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Ja już wcześniej awizowałem. Tym razem, pytanie do rządu. Czy w związku z przedstawioną informacją rząd widzi taką możliwość, a może już zostały podjęte prace nad zmianą przepisów systemowych, dotyczących budowy autostrad, dróg ekspresowych, dróg krajowych, które mogłyby prowadzić do skutku postulowanego poniekąd przez Najwyższą Izbę Kontroli? Być może pojawiły się już jakieś analizy, bo ja nie wyobrażam sobie za bardzo możliwości w tak skompensowanym systemie, jaki jest, w świetle obowiązujących przepisów wprowadzenia, na przykład, takich, które pozwolą prowadzić badania geologiczne przed wydaniem decyzji ZRID-owskiej – jeżeli dobrze zrozumiałem intencje pana dyrektora – bo jednak mamy konstytucyjne prawo własności. A i tak przecież te przepisy dotyczące ZRID-ów były przedmiotem analizy Trybunału Konstytucyjnego, były skarżone. Udało się te przepisy obronić, ale wydaje się, że już nie bardzo można posunąć się dalej. Być może sytuacja się zmieniła, być może NIK znalazła jeszcze światełko w tunelu i Ministerstwo prowadzi prace w tym kierunku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani dyrektor Leszczyńska, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Agnieszka Krupa:

Agnieszka Krupa...

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam.

Zastępca dyrektora departamentu MIB Agnieszka Krupa:

Nie szkodzi. Departament Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Może to troszeczkę uporządkuję, ponieważ dużo było powiedziane, a kilka wątków, niestety, było pomylonych.

Jeżeli chodzi o zmianę przepisów, które mają zasadniczy wpływ na prowadzenie procesu inwestycyjnego, to tak naprawdę ta zmiana zasadniczych przepisów została wykonana w roku 2008, a nie w latach prowadzenia kontroli, czyli w latach 2010-2014. Zmiana dotycząca ZRID-u była powiązana z przepisami środowiskowymi, które wdrażały dyrektywy unijne. Te dwie zmiany były ze sobą ściśle skorelowane i wówczas dwa resorty ściśle ze sobą współpracowały, żeby zachowana była spójność i jedne przepisy nie wykluczały innych i nie powodowały perturbacji w prowadzeniu procesów inwestycyjnych. Wówczas też podjęto decyzję o powołaniu GDOŚ i RDOŚ i wprowadzeniu dwuetapowego powstępowania środowiskowego, czyli uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a potem, jeżeli wystąpiła taka potrzeba albo zawnioskował o to inwestor, to druga ocena oddziaływania na środowisko mogła być prowadzona na etapie pozwolenia na budowę w przypadku takich inwestycji standardowych albo drogowych, które były realizowane na podstawie przepisów wcześniejszych lub na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Natomiast, w okresie prowadzenia kontroli, zmianą, która w niewielki sposób mogła wpłynąć na proces inwestycyjny,

było wprowadzenie do ustawy o drogach publicznych przepisów dotyczących audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego i konieczności przeprowadzenia tych audytów na transeuropejskiej sieci transportowej. Wdrożenie tych przepisów było oczywiście również korelowane z koniecznością wdrożenia odpowiedniej dyrektywy unijnej. Na to rząd miał czas. Ta dyrektywa była wdrożona z pewnym opóźnieniem, ale została wdrożona i nie było możliwości niewprowadzania tych przepisów.

Natomiast, jeżeli chodzi o aktualne działania, resort w tym momencie pracuje nad opracowaniem kompleksowych przepisów, które będą wspólne dla wszystkich procesów inwestycyjnych. Jest to kodeks architektoniczno-budowlany, który na specjalnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury został przedstawiony przez nasz resort. Założeniem kodeksu jest to, aby już nie było przepisów szczególnych, czyli, aby dana działalność w postaci budowy dróg, linii kolejowej czy innych zamierzeń inwestycyjnych, nie była regulowana odrębnymi specustawami, ale by stworzyć jeden spójny i jasny akt prawny, który będzie regulować cały proces inwestycyjny dla wszystkich inwestycji.

Jeśli zaś chodzi o kwestię geologii, to chciałabym przypomnieć – bo padły stwierdzenia, że nie można wykonywać badań geologicznych oraz archeologicznych przed uzyskaniem decyzji ZRID-owskiej – że przepisy w tym zakresie także zostały zmienione. Obecnie w art. 21a specustawy drogowej jest już przepis, który uprawnia do wykonania takich badań po uzyskaniu decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Jest on ograniczony do nieruchomości Skarbu Państwa, natomiast, już w tym momencie jest możliwość wykonania tych badań przed uzyskaniem decyzji ZRID-owskiej.

Jeżeli chodzi o możliwość wykorzystania gruntów prywatnych, to konstytucja nie zabrania możliwości wykorzystania na poszczególne cele. Generalnie, możliwe jest ograniczenie praw własności, oczywiście za słusznym odszkodowaniem. Wówczas inwestor też nie musi posiadać praw własności do terenu, jeżeli chce wykonywać określony rodzaj robót lub pozyskać ten teren na określony czas, jeżeli uzyska stosowną decyzję ograniczającą prawo do korzystania z tej nieruchomości i zostanie wypłacone odszkodowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos, zapytać? Mamy czas. Jeśli państwo uznają, że nie mają pytań, to myślę, że wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Z dużym zaciekawieniem będziemy czekać na dalsze informacje i wnioski płynące z realizacji tych inwestycji. Może dowiemy się o wszystkich szczegółach związanych z kosztami, płatnościami itd.

Pozostaje mi tylko podziękować za obecność panu prezesowi, państwu z Najwyższej Izby Kontroli, państwu posłom także. Możemy uznać, że wyczerpaliśmy dzisiejszy porządek obrad. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie.